

RESUMEN DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA PARA LA LÍNEA 2

PERCEPCIÓN LOCAL SOBRE EL PROYECTO, OBRA O ACTIVIDAD

Una de las características del proceso de participación ciudadana efectuado para el Sistema Metro, en general, ha sido la amplia divulgación y diversidad de actividades participativas que se realizan, con el propósito de garantizar la participación de actores claves y, en especial la comunidad directamente involucrada con el proyecto, para dar cumplimiento a los lineamientos establecidos por la Autoridad Nacional del Ambiente y los organismos internacionales, en relación a la participación ciudadana.

En este acápite se presenta una síntesis de los resultados de las diversas estrategias e instrumentos de participación utilizados para el proyecto de la Línea 2 del Metro de Panamá, cuyo detalle se presenta en el Capítulo 10, Plan de Participación Ciudadana, en este mismo estudio.

Para este proyecto, las principales herramientas utilizadas durante la elaboración del EIA, se presentan en la Tabla 8-31.

Proceso de Participación Ciudadana para el EIA del proyecto

Tipo	Nivel	Instrumentos	Población Objetivo	Cantidad
Divulgación	Cualitativo	Pancarta Informativa	Participantes del Proceso	1,000
		Volante Informativa (Reuniones)	Residentes del Sector	5,000
		Posters	Residentes del Sector	750
Consulta	Cuantitativo	Encuesta de Percepción	Muestra de Residentes	664
		Entrevista de Percepción	Actores Claves	45
		Encuesta	Muestra de Residentes	53

Tipo	Nivel	Instrumentos	Población Objetivo	Cantidad
		Socioeconómica		
		Encuesta Caracterización	Representantes	10
		Encuesta Red Vial	Autoridades y Usuarios	20
	Cualitativo	Mapeo de Actores	Residentes del	50
		Reuniones Comunitarias	Residentes y actores claves	15
		Grupos Focales	Sectorizados: mujeres, estudiantes, transportistas, trabajadores	5

Elaborado por URS Holdings.

ACTIVIDADES DE DIVULGACIÓN



Como parte del proceso de participación ciudadana para este EsIA, se decidió realizar un proceso de divulgación del proyecto, consistente en la entrega de Pancartas Informativas a los encuestados y entrevistados, entrega de Volantes Informativos durante las Reuniones Comunitarias y al finalizar los Grupos Focales, así como la colocación de Pancartas y entrega de Volantes de Invitación para Reuniones Comunitarias. Estas dos últimas actividades se llevaron a cabo desde el área de la Estación de San Miguelito hasta el sector de La Doña, principalmente, en lugares públicos y negocios ubicados a lo largo de la ruta.

SÍNTESIS DE LA PARTICIPACIÓN A TRAVÉS DE ENCUESTAS



ENCUESTA DE PERCEPCIÓN SOBRE EL PROYECTO

Se aplicó una encuesta a una muestra representativa de 664 residentes del área de influencia directa socioeconómica, que incluía una sección de preguntas generales para caracterizar la población encuestada y una sección referente al proyecto de la Línea 2 del Metro, con el propósito de obtener la percepción de los encuestados acerca del proyecto, sus opiniones y/o recomendaciones.

El perfil de los encuestados indica que la mayor parte de ellos son de sexo masculino (56%), entre 25 y 34 años de edad (33%), con un nivel de instrucción equivalente a secundaria completa (48%), que se encuentra trabajando en la actualidad (63%), en la empresa privada (48%), que reportan un nivel de ingresos entre B/501.00 a B/700.00 (34%) aportado por el jefe de familia, de sexo masculino (49%) y que residen con familias constituidas por 4 a 6 personas (51%).

El 73% de los encuestados considera que existen problemas en el transporte urbano de la ciudad de Panamá. El 88% conoce el sistema Metro y el 96% está de acuerdo con la realización del proyecto. Para el 81% de ellos, el proyecto generará beneficios y el 52% opina que la construcción del proyecto provocará diversos inconvenientes.

Los principales beneficios que esperan los encuestados son: mejoras en el transporte, rapidez en la movilidad, generación de empleos, reducción de tranques y mejoras a la calidad de vida. En cuanto a los inconvenientes, los encuestados mencionaron:

los tranques, daños en las calles, desvíos, contaminación y molestias a los afectados.

Este grupo de 664 residentes en el área de influencia directa del proyecto, presentaron algunas recomendaciones importantes para los promotores, entre las que destacan: que se construya rápidamente, que reparen las calles que se vayan a afectar, que la mano de obra sea local, que se brinde más publicidad al proyecto y que no se contamine el ambiente.

SÍNTESIS DE LA CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA

La encuesta de caracterización socioeconómica tenía como objetivo disponer de información complementaria a fuentes secundarias, que permitiera caracterizar el área de influencia directa socioeconómica sobre el cual ejerce influencia el proyecto de la Línea 2 del Metro.

Esta encuesta realizada a 53 residentes a lo largo de la ruta del proyecto se aplicó, por sectores, de la siguiente manera: 34 en los corregimientos involucrados del Distrito de Panamá y 19 en los corregimientos involucrados del Distrito de San Miguelito.

En general, el nivel educativo de los encuestados oscila entre secundaria y universidad, los ingresos más altos se perciben en el corregimiento de Rufina Alfaro, donde van de B/800.00 a B/4,000.00, mientras que los más bajos se observan en el corregimiento 24 de diciembre, donde oscilan entre B/300.00 y B/700.00. La mayor parte de las familias está integrada por 2 a 3 miembros, sin características de hacinamiento. El 60% de los miembros de estas familias son mujeres. Las viviendas son de carácter permanente, con acceso a servicios básicos y a zonas de actividad económica. El principal medio de transporte familiar es el bus, a excepción de los corregimientos de San Miguelito, Rufina Alfaro y Victoriano Lorenzo y Tocumen, donde el auto propio es el más utilizado.

Para estos residentes, los principales problemas comunitarios están

relacionados con el transporte, la inseguridad, la falta de saneamiento, drogadicción, ruido y mal estado de las calles. Así mismo, no se detecta un liderazgo comunitario manifiesto, sino que los líderes se asocian con cargos políticos o directivos. A nivel organizacional, el liderazgo también es asociado con entidades nacidas bajo el amparo gubernamental o religioso, como Juntas Comunales, Vecinos Vigilantes e Iglesia Católica. Los principales medios que utilizan los residentes para informarse son los canales de televisión.

En general, las respuestas obtenidas de estos encuestados validan las estadísticas existentes acerca de cada uno de estos corregimientos.

SÍNTESIS DE LA CARACTERIZACIÓN DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN

La intención de caracterizar los medios de comunicación por parte de los promotores del proyecto, obedece al interés de éstos de identificar información clave que permita orientar las acciones de divulgación del proyecto.

Solo se logró que 5 medios aportaran información (2 televisoras, 2 radios y 1 periódico), por lo que se decidió, aplicar 5 encuestas al azar, a personas que representaran el público.

De la información obtenida, se puede sintetizar que:

- Los noticieros son los programas de mayor audiencia, tanto en la TV como en Radio.
- Los medios no perciben que hay figuras claves en su plantilla que forjan opinión.
- Todos tienen variedad de programas para distintos tipos de audiencia.
- Los medios consideran que ejercen un rol esencial en proyectos como la Línea 2 del Metro, porque divulgan e informan acerca de los avances y cualquier situación de interés relacionada con estos.

- Los medios están de acuerdo con proyectos que representen avances para el país.
- 40% del público encuestado prefiere a las redes sociales sobre otros medios, 40% prefiere la televisión y 20% prefiere la radio.
- El 60% del público ve Telemetro como canal preferido de TV. No hubo preferencias en Periódicos ni Radio.
- El 100% señaló a Alvaro Alvarado, como el principal presentador y 20% indicó que Hugo Famanía; el resto de menciones se distribuyó entre diversos presentadores.

SÍNTESIS DE LA PERCEPCIÓN SOBRE RED VIAL

Para obtener la percepción sobre el proyecto de la Línea 2 del Metro de Panamá en función de la vialidad, se realizaron entrevistas a 20 actores claves del sector, que incluyeron: 5 representantes de los Municipios de Panamá y San Miguelito, 3 representantes del MOP, 3 representantes del MIVIOT, 2 miembros de la ATTT y 7 integrantes del sector transportista.

Para estos actores, la Línea 1 del Metro representó una opción positiva en cuanto al problema del transporte urbano, aunque consideran que no se ha recuperado la vialidad y que faltó una logística adecuada en el manejo de las afectaciones a terceros. Uno de los actores mencionó que no hay crecimiento vial al no tener política de desarrollo vial clara, desde la creación del Metro.

Valoran la construcción de la Línea 2 del Metro como ventajosa para los residentes del sector, debido a que disminuiría la congestión vehicular y mejoraría la calidad de vida de las personas, además de aportar mejoras al sistema de transporte de la provincia de Panamá, aunque están conscientes que su construcción genera inconvenientes al tráfico.

Para mitigar los impactos adversos que pudieran presentarse en materia de viabilidad durante la construcción del proyecto, los entrevistados estimaron como mejor la opción subterránea. A la vez, especificaron que se debe:

- Reparar, en forma inmediata, los posibles deterioros a las calles y vías de acceso.
- Mantener a la población informada.
- Brindar opciones a los usuarios para transportarse.
- Establecer un Plan de Manejo de tráfico con anticipación a la construcción
- Tomar en cuenta a los agentes de la ATTT.
- Preferir los trabajos de construcción en horario nocturno.
- Indemnizar a los afectados

En relación al aporte del Sistema Metro y de la Línea 2 a la vialidad, consideraron que, a corto y largo plazo los impactos serán positivos y destacan: menos tranques y fluidez en las vías, disminución de autos y buses circulando, acercamiento de los pobladores que viven distantes al centro urbano y expansión de la ciudad, entre otros.

Se ofrecieron algunas recomendaciones específicas, tales como:

- Mejorar el diseño de las estaciones
- Pensar en espacios culturales y aspectos paisajísticos
- Utilizar otro tipo de baldosas que ofrezca más seguridad a los usuarios
- Construir infraestructuras adecuadas en las estaciones.
- Planificar adecuadamente el manejo de tráfico
- Reparar las calles que sean afectadas

SÍNTESIS DE LA PARTICIPACIÓN DE ACTORES CLAVES A TRAVÉS DE ENTREVISTAS



La importancia de la participación de los actores claves radica en que estos, no solo forman parte de las comunidades del área de influencia del proyecto, sino que representan sectores político/gubernamentales, empresariales, gremiales, socio-culturales, ambientales y el liderazgo natural.

Previo a la selección de actores, se realizó un mapeo para identificar actores claves potenciales, a través de la opinión de 50 personas seleccionadas al azar, en el área de influencia directa del proyecto.

Como resultado del mapeo, se obtuvo la siguiente estructura de intervención para ubicar posibles actores a entrevistar:

Niveles de Actores Claves identificados por el Mapeo

Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
<ul style="list-style-type: none"> •Autoridades Nacionales •Gremios Empresariales •Medios de Comunicación •Organizaciones de la Sociedad Civil 	<ul style="list-style-type: none"> •Autoridades Regionales y Locales •Empresarios •Políticos •Universidades 	<ul style="list-style-type: none"> •Comités locales •Juntas Comunales •Vecinos Vigilantes •Dirigentes naturales y organizacionales a nivel comunitario

Se mencionaron nombres de algunos individuos relacionados, principalmente, con la autoridad (Nivel 1: Diputados; Nivel 2: Alcaldes y Representantes). Por otro lado, el 43% de los consultados dijeron no conocer ningún líder comunitario u organizacional que pudiera ser entrevistado sobre el tema. Es interesante acotar que el 71% de ellos no se ha involucrado en actividades participativas a nivel local.

Luego de este mapeo, se elaboró una lista preliminar de actores potenciales a ser entrevistados. En aquellos casos en los que los actores listados no estuvieron disponibles, se buscaron actores, dentro del mismo nivel que pudieran aportar sus opiniones sobre el proyecto. En ese sentido, se elaboró también una tipología, cuya representatividad se presenta en la Tabla 8-32. En el Capítulo 10 de este mismo estudio se presentan los resultados completos de esta participación.

Tipología y Representatividad de Actores Claves

Tipología	Representatividad
Gubernamental - Político	13
Empresarial - Gremial	17
Socio – Cultural	11
Comunitario	5

Elaborado por URS Holdings, Inc.

Los actores clave entrevistados coinciden en que el Sistema Metro de Panamá es un avance necesario, una solución de transporte y un significativo aporte al desarrollo económico del país. Opinan que la Línea 1 del Metro de Panamá es excelente, pero consideran que pudiera ser mejor si se le agrega indicadores de tiempo en las estaciones, más señalizaciones en la ciudad, mayor interconectividad, aumento del horario de operación e incremento de vagones.

La totalidad de los entrevistados están de acuerdo con la construcción de la Línea 2 del Metro de Panamá. Los mismos opinan que esta construcción es de vital importancia para el área metropolitana de Panamá, ya que consideran que mejoraría la fluidez del tráfico vehicular, contribuiría a la reducción de desempleo, a la mayor seguridad, además de aportar comodidad, disminución del tiempo de traslado de los usuarios y una mejor calidad de vida de los capitalinos. Señalan, adicionalmente, que la afectación o perjuicio de este proyecto sería solo a corto plazo.

Sugieren al Gobierno Nacional tomar en cuenta en el desarrollo de este proyecto, aspectos como: costo del pasaje, interconectividad, accesibilidad, educación a la población y promoción cultural en temas como el buen manejo de la basura y los valores, entre otros aspectos que son ampliados en el Capítulo 10 de este mismo estudio.

SÍNTESIS DE LA PARTICIPACIÓN EN GRUPOS FOCALES



Los grupos focales son un instrumento idóneo para que, los participantes, expresen sus opiniones abiertamente, sobre diferentes temas. En este caso, los 5 grupos focales realizaron coincidieron en sus apreciaciones acerca del sistema de transporte, la red vial y la Línea 2 del Metro.

Para ellos, el sistema de transporte público se encuentra colapsado. El servicio es ineficiente, inadecuado, inseguro y no atiende las necesidades reales de la población.

Estiman que las rutas están mal organizadas, que existe tolerancia excesiva con la actuación del transporte organizado y de los transportes alternativos (“piratas”), rechazan el transporte pirata pero lo ven como un mal necesario ante la desesperación de la población por llegar a su destino. Les preocupa enormemente la inseguridad que sufren, a nivel personal, tanto en las paradas, como en zonas pagas, en los buses, taxis y transporte alternativo.

Los participantes de los 5 grupos focales dirigidos a mujeres, estudiantes universitarios, transportistas del sector de San Miguelito, transportistas del sector de Panamá y líderes comunitarios, expresaron que, parte del problema del transporte se encuentra en las rutas internas, por la falta de coordinación con el sistema de rutas centrales, así como por el mal estado de las calles dentro de las barriadas, la inseguridad pública en ciertas zonas y barriadas y la falta de planificación de vías como el Corredor Norte, al cual no se puede acceder desde las barriadas, como por ejemplo, Las Mañanitas.

Todos los participantes apoyaron la construcción de la Línea 2 del Metro como una alternativa importante para la solución de los problemas del transporte. Sugirieron, esencialmente, que la Línea funcione en coordinación con el sistema de Metro Bus, que desde el inicio utilice mayor cantidad de vagones, que se mejore el acceso a las estaciones y la facilidad de movilidad a través de ellas. Así mismo, solicitaron que se cause la menor afectación posible a la Avenida Domingo Díaz que acaba de ser renovada y causó estragos a la población en materia de vialidad durante su construcción. Finalmente, se solicitó que la estación de las Mañanitas sea ubicada en forma más accesible a la población y no donde se tiene contemplada, debido a que allí no hay forma de hacer giros para que las rutas internas puedan penetrar de nuevo a las barriadas a recoger población.

SÍNTESIS DE LA PARTICIPACIÓN EN REUNIONES COMUNITARIAS



Como parte del proceso de participación ciudadana, se desarrollaron 15 reuniones comunitarias, en los siguientes sectores: San Miguelito, Paraíso, Cincuentenario, Villa Lucre-El Crisol, Brisas del Golf, San Antonio, Los Pueblos-Metro Mall, Pedregal-Las Acacias, Don Bosco, Las Mañanitas, Tocumen, Altos de Tocumen y Nuevo Tocumen, 24 de Diciembre.

Así mismo, se efectuaron 3 reuniones con Actores Claves: Institucionales, Municipales y Empresarial/Gremiales.

Aunque en cada sector se presentaron preocupaciones particulares, en general los participantes de las reuniones expresaron estar de acuerdo con el proyecto, lo consideran necesario y positivo. Les preocupa las afectaciones a la Avenida Domingo Díaz, recién ampliada. A nivel particular, expusieron su intensa preocupación por las posibles afectaciones a negocios y a residencias ubicados en la ruta del proyecto, especialmente los moradores del área de San Miguelito, Paraíso, Pedregal-Las Acacias y 24 de Diciembre. Manifestaron también su preocupación sobre los problemas que puedan surgir por manejo de tráfico vehicular y peatonal en diversos sectores.

Los residentes de San Antonio se oponen a que la estación destinada para ese lugar se ubique en el área preliminarmente escogida, debido a que se afectarán residencias de familias que tienen más de 50 años de residir en ese sector, la mayor parte de ellos, personas de tercera edad y sugieren que la estación se ubique en un área próxima que tiene predios baldíos en la actualidad y que estaría, según ellos, más próximos a la entrada principal de San Antonio.

Los actores claves presentaron sus observaciones acerca de la necesidad de una propuesta integral de desarrollo urbano, red vial y de un sistema de transporte público, que sea realmente eficiente, además de señalar la importancia de redefinir los espacios urbanos para facilitar la movilización de peatones, sin afectar a sectores comerciales. Así mismo, se discutió la necesidad de estacionamientos próximos a las Líneas del Metro y la reducción de afectaciones por causa de la construcción del proyecto, entre otros temas de interés.

